

- PLANBESTÄMMELSER**
- Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelse hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.
- GRÄNSBETECKNINGAR**
- Gräns som på kartan ligger 3 meter utanför planområdet
 - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns
- 1. MARKANVÄNDNING**
- Allmänna platser
- INFART Infartstrafik
 - HUVUDGATA Trafik mellan områden
 - LOKALGATA Lokaltrafik
 - LOKALGATA 30 Lokaltrafik. Högsta hastighet 30 km/tim
 - L-GATA Gata som ingår i lokalnätet
 - GC Gång- och cykelväg
 - NATUR Naturområden, även slätter intill gator
- Kvartersmark**
- B Bostäder, byggnadsnämnden får även medge barnomsorgslokaler i lägen som bedömes vara lämpliga med hänsyn till trafik och tillgång till lektyr
 - BH Bostäder, i bottenvåning även handel
 - E Transformatorstation
 - H Handel
- 2. UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER**
- +0,0 Höjd på gata och gång- och cykelväg
 - Y₁ Vägtunnel får anordnas under mark
 - bro Gc-bro
 - GC Gång- och cykelväg
- 3. BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGNADE**
- Marken får ej bebyggas, dock får byggnadsnämnden medge uppförande av skärmtak, förråd och sopbodur som inte är skymmande eller till hinder för förbindelseleder.
 - Marken får endast bebyggas med garage och uthus. Garage får även inrymmas i källarplan
 - Marken får byggas under med planterbart bjälklag (garage under mark)
 - Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
 - X Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik
 - Y Vägtunnel får anordnas under mark
- 4. MARKENS ANORDNANDE**
- ⊙ Högsta tillåtna markhöjd över nollplanet
 - Friytor skall ha en bra utformning med gräsytor, planteringar och plattsättningar mm. Särskilt skall detta beaktas på mark ovanför vägtunnel och underjordiskt garage så att utformningen är lämplig med hänsyn till övertäckningens tjocklek.
 - Utart, stängsel Utart får inte anordnas
 - Utformning
 - I III IV VI Högsta antal våningar
 - VII VIII IX S Suterrängvåning får anordnas
 - V Vindsvåning får endast utnyttjas för fläktrum eller bostadskomp.
 - ⊕ Högsta byggnadshöjd i meter
- Byggnadsdelar, antenner, master eller andra anordningar får till ingen del överskrida höjden + 51,5 meter över nollplanet
- Garage och uthus får högst ha byggnadshöjden 3,0 meter. För sopcontainerrum får höjden utökas till 4,5 meter
- Taklutning får inte vara större än 30°
- 5. ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**
- Genomförandetid
- Genomförandetiden slutar 1997-12-31
- Upphävda fastighetsplaner
- De tomtindelningar som fastställdes 1951-08-24, 1956-08-22, 1959-06-18 har upphört att gälla för fastigheterna i kv Dalen. De tomtindelningar som fastställdes 1959-05-13, 1959-10-09, 1960-05-19 och 1963-07-12 har upphört för fastigheterna i kv Karlsborg, Ötorpet, Lustgård resp Gjuteriet.
- 6. ILLUSTRATIONER**
- Illustrationslinje

GRUNDKARTA
Upprättad 1988-11-09
Boyst Rönqvist

Grundkartan är framställd i mätclass II, koordinatsystem i plan och höjd: Umeå resp RH 00. Karttecken enligt Umeås system 1963. Framställd från primärkarta i skala 1:1000. Flygfotografering 1953, 1968, 1982 från 800 meters höjd. Underjordiska ledningar redovisas ej. Ej planredovisning du.

Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning. Lantmäteriverket 1988-11-02

SKALA 1:1000

ANTAGEN AV KF 1991-04-22
LAGA KRAFT 1991-05-21
VIDIMERAS J.L.

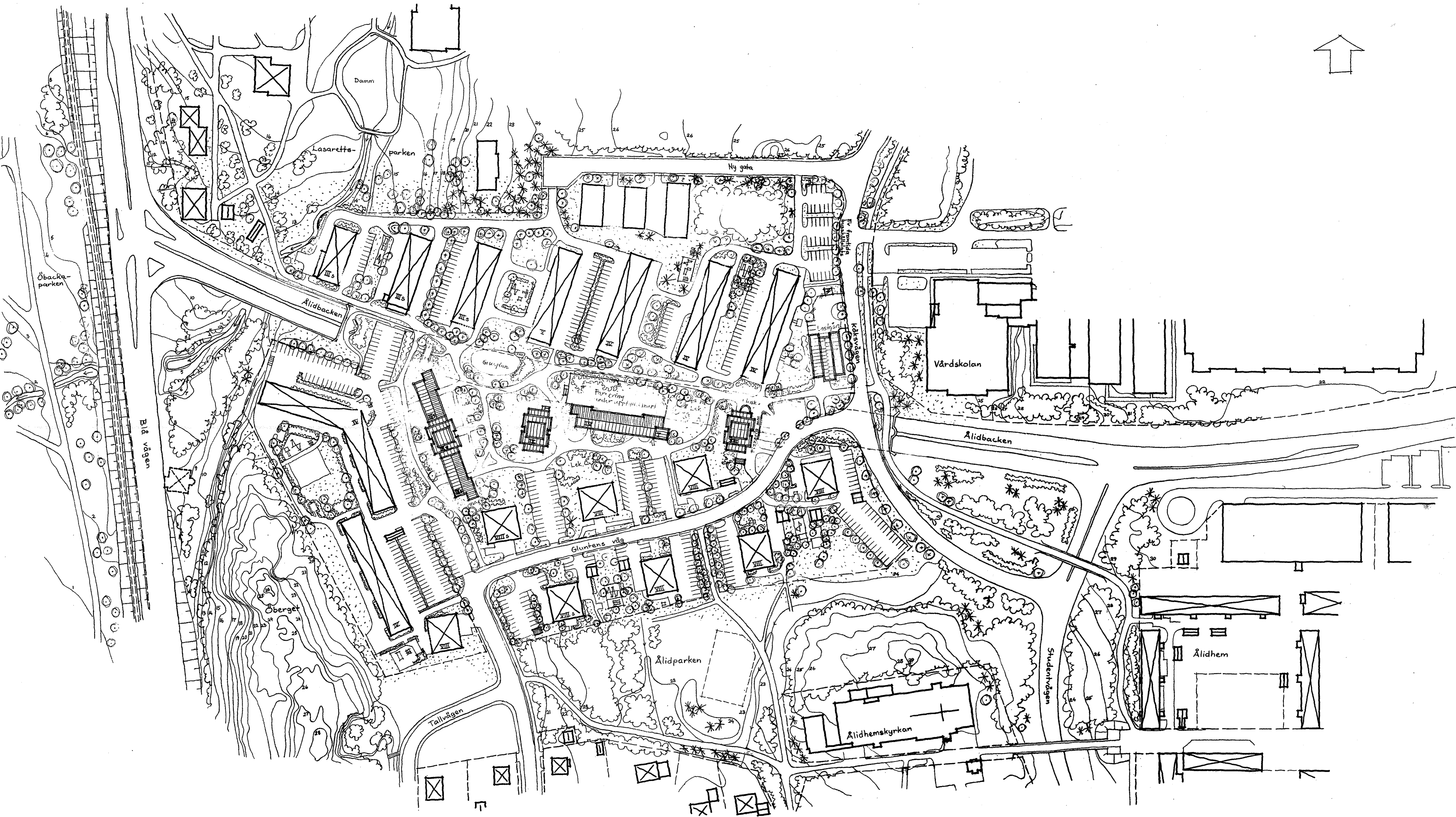
UMEA 1989-04-07
FFNS - VÄSTERBOTTEN AB

REV 1990-10-26, 1991-03-12

Boyst Rönqvist
BO BJÖRKMAN
ARK SAR

Staffan Holmgren
STAFFAN HOLMGREN
ING

45 0509 04



ILLUSTRATIONSPLAN

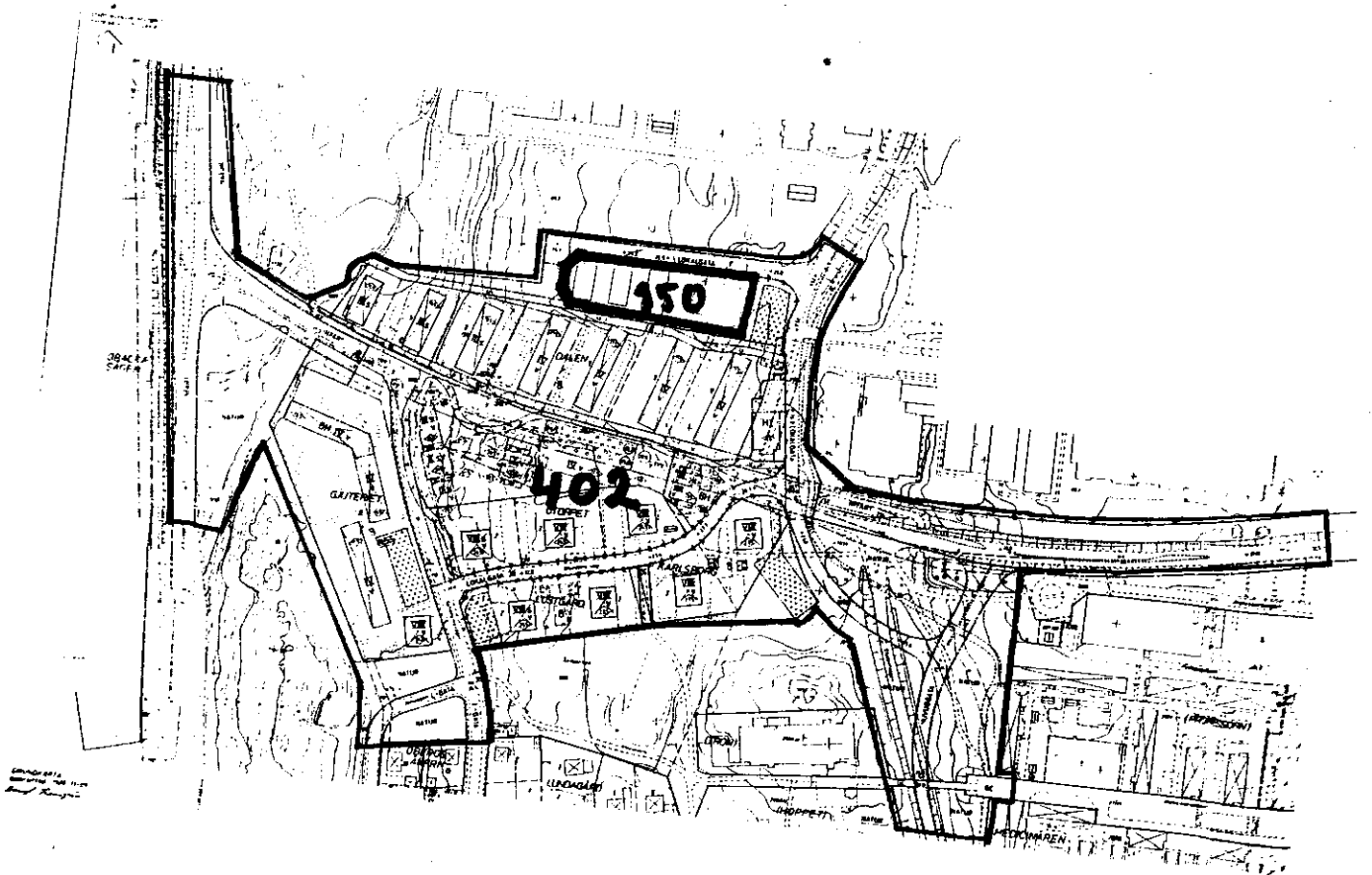
DETALJPLAN FÖR ÅLIDBACKSOMRÅDET INOM
 UMEÅ KOMMUN, VÄSTERBOTTENS LÄN

UMEÅ 1989-04-07
 FFNS - VÄSTERBOTTEN AB

REV 1990-10-26, 1991-03-12

Bo Björkman
 BO BJÖRKMÄN
 ARK SAR

Staffan Holmgren
 STAFFAN HOLMGREN
 ING



LÄNSSTYRELSEN
Västerbottens län
Planenheten
Bitr länsark B Berge
tel 090/10 73 75

BESLUT
LAGAKRAFTBEVIS

1991-05-30

2023-3981/91

Umeå Kommun
901 84 UMEÅ

STADSBYGGNADS KONTORET UMEÅ Planavdelningen	
91 -06- 0 5	
Dnr	89.306

Beslut om prövning enl 12 kap 1 § PBL

Kommunfullmäktige har den 22 april 1991 antagit förslag till detaljplan för Ålidbacksområdet inom Umeå kommun, Västerbottens län, upprättat den 7 april 1989, senast reviderad den 12 mars 1991.

Länsstyrelsen har enl 12 kap 2 § PBL beslutat att inte pröva kommunens beslut såvitt avses prövning enl 12 kap 1 § PBL.

Enl 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

Lagakraftbevis

Då kommunens beslut inte överklagats enl 13 kap 2 § PBL har beslutet vunnit laga kraft den 21 maj 1991.


Bo Berge

Kopia till

FBM, Umeå tätort
LE
PE

A:nr 125/1991

Postadress	Gatuadress	Postgiro	Telefon	Telefax
901 86 UMEÅ	Storaatan 71 B	3 51 94 - 0	090 - 10 70 00	090 - 13 62 70

2480K-P91/25

Detaljplan för ÅLIDBACKSOMRÅDET inom UMEÅ KOMMUN, VÄSTERBOTTENS LÄN

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Planen består av plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, planbeskrivning och genomförandebeskrivning. Därutöver finns fastighetsförteckning och samrådsredogörelse.

Planens syfte

Planen upprättas för att förbättra trafikfunktionen på Ålidbacken och för att förbättra miljön för de boende i området genom att gatan överdäckas. Dessutom skall överdäckningen ge utrymme för nya bostadshus inom området.

Läge och avgränsningar

Planområdet ligger 2 km sydost om Umeå centrum i norra änden av stadsdelen Sofiehem. Det består av kvarteren Dalen, Gjuteriet, Karlsborg, Lustgård och Ötorpet och mindre delar av Lasarettområdet samt av intilliggande gatu- och parkmark. Det innefattar delar av Blå vägen (Holmsundsvägen), Ålidbacken förbi Vårdskolan samt Studentvägen till och med gångbron vid Ålidhemskyrkan.

Markägarförhållanden

Marken inom planområdet ägs av Umeå kommun, Stiftelsen Bostaden och Västerbottens läns landsting. Den mark som i gällande plan är park eller gata ägs av kommunen. Bostadskvarteren ägs till största delen av Stiftelsen Bostaden.

Gällande planer

För planområdet och angränsande områden gäller detaljplaner fastställda 1958-10-30, 1965-10-26, 1973-09-11, 1978-06-20, 1984-11-14 och 1987-11-16. För angränsande områden i söder och väster gäller dessutom planer fastställda 1950-03-10 och 1956-08-20.

Bakgrund

När bostadsbebyggelsen inom planområdet uppfördes fanns inte stadsdelarna längre österut. Trafikmängden på Ålidbacken genom området var liten. När stadsdelen Ålidhem skulle byggas ut fanns det tveksamheter till lämpligheten att föra Ålidhemstrafiken till Ålidbacken. Utbyggnaden av de östra stadsdelarna har dock fortgått utan att det har vidtagits åtgärder för att förbättra trafiksituationen utefter Ålidbacken. När planeringen för utbyggnaden av Tomteboområdet öster om nuvarande bebyggelse påbörjades var avsikten att även den trafiken skulle utnyttja Ålidbacken, samtidigt som det var uppenbart att gatans trafikfunktioner måste förbättras och att dess störning av bostadsmiljön måste minska. Kommunen har därför arbetat fram ett tiotal alternativ till trafiklösningar som spänner från enklare markförlagda alternativ till nergrävningar med överdäckningar eller tunnelbyggen. Ett markalternativ utarbetades vidare i ett förslag till stadsplan som ställdes ut, men Ålidbacksdelen undantogs sedan från antagandet.

Stiftelsen Bostaden har tidigare undersökt möjligheterna att få bygga ytterligare ett par punkthus på det område intill Ålidbacken som är avsatt som park i gällande plan och där det idag finns en äldre trähusbebyggelse. Dessa punkthus bedömdes vara olämpliga med hänsyn till närheten till Ålidbacken och på grund av att det inte fanns tillräckliga friytor som inte var störda av trafikbuller.

Föreliggande detaljplaneförslag är en sammankoppling av överdäckningsalternativ- en med ideérna att uppföra ytterligare bostadshus i området. Ett sådant förslag arbetades först fram av ABV (nuvarande NCC) tillsammans med FFNS Västerbotten AB. Förslaget vidareutvecklades sedan av Stiftelsen Bostaden med hjälp av FFNS Västerbotten AB. Under arbetets gång hölls kontakter med Gatukontoret, Vägverket, Stadsarkitektkontoret, Landstinget och Ultra. Arbetet redovisades för kommunstyrelsens planeringsutskott som uppdrog till byggnadsnämnden att planera vidare inom ramen för ett detaljplaneförslag. Byggnadsnämnden beslöt som följd därav att utarbeta en ny detaljplan för området.

Befintliga förhållanden

I planområdets västra del ligger Blå vägen (Holmsundsvägen) som är infartsväg från söder. Genom planområdet löper gatan med namnet Ålidbacken i östvästlig riktning. Till Ålidbacken anknyter Sofiehemsvägen, Gluntens väg, Köksvägen och Studentvägen. Trafikmängden på Ålidbacken är ca 8000 fordon per årsmedeldygn. Till kvarteret Dalen norr om Ålidbacken leder många parkeringsinfarter. Utefter Ålidbackens norra sida löper en betydande gång- och cykelförbindelse som korsar dessa infarter. Lutningen nerför Ålidbacken är ganska brant, cyklister håller ofta hög fart nerför backen. Utefter Gluntens väg finns också många parkeringsinfarter och parkeringsplatser med backning ut på gatan. Utefter gatan sker också en hel del kantstensparkering. Trafikintensiteten på gatan är dock ganska liten.

Området är till största delen bebyggt med bostadshus som har uppförts under 60-talet. På mark som är park i gällande plan står en del äldre bebyggelse dels nere vid Blå vägen och dels intill Ålidbacken. I suterrängvåningen på det nedersta, västra huset i kvarteret Dalen är en liten livsmedelsbutik inrymd. I bottenvåningen på nästa byggnad mot öster uppför backen är en kiosk och en hårfrisering inrymd. Den norra byggnaden i kvarteret Gjuteriet inrymmer en pizzeria och kontorslokaler.

Bebyggelsen i kvarteret Dalen är fyravåningshus eller trevåningshus med suterrängvåning. På de tre översta våningsplanen och i viss mån på vindarna finns det lägenheter. I bottenvåningarna eller suterrängplanen finns garage. Utefter Gluntens väg står åttavånings punkthus. Ytterligare ett sådant punkthus finns nedanför Sofiehemsvägen i kvarteret Gjuteriet som i övrigt är bebyggt med fyravånings lamellhus. I bottenvåningarna finns garage med portar mot öster.

På gårdarna finns många parkeringsplatser. De störda friytorna är mycket begränsade. För kv Gjuteriets del är förhållandena dock bra genom att det har en skyddad gård mot sydväst som övergår i Öberget som är en naturpark. Även kvarteren Lustgård och Karlsborg har relativt bra förhållanden genom att de gränsar till Ålidparken som är en allmän park som är anordnad på ett bra sätt med variation mellan tätare skog och öppna partier.

I planområdets sydöstra del finns det en skogsdunge genom vilken det går en gång- och cykelväg från stadsdelen Ålidhem.

Mellan Blå vägen och kvarteren Dalen och Gjuteriet rinner en bäck från en damm inom Lasarettområdet i sydvästlig riktning ner mot Ume älv.

Biltrafik

Trafiken från den första utbyggnadsetappen av det nya bostadsområdet Tomtebo avses bli ledd mot centrum via Ålidbacken. Med den omfattning på bebyggelsen i Tomtebo som planeras idag bedöms trafikvolymen i Ålidbacken komma att öka till storleksordning 15000 fordon per årsmedeldygn. För att möta denna trafikökning anger planförslaget betydande förbättringar av gatunätet.

Ålidbacken läggs i lägre nivå från bäcken i planområdets västra del till ett läge strax öster om den avvägda höjden + 32.4 intill planområdets östra gräns. På en sträcka av ca 315 m överdäckas gatan så att bostadsområdet binds samman ovanpå överdäckningen. Gatan under överdäckningen är avsedd att utformas med två körfält mot öster uppför backen och ett körfält samt uppställningsfält för havererade fordon nerför backen. En mittvägg är tänkt att skilja de två körriktningarna åt. Mittväggen planeras bli försedd med ett antal dörrar för att underlätta för räddningstjänsten vid eventuella blockeringar.

I öster avses Ålidbacken övergå till att ha ett körfält i vardera riktningen. I körriktningen mot väster nerför backen breddas gatan vid gatukorsningarna till att ha två körfält, varav ett är till för vänstersvängande fordon.

Blå vägen och korsningen mellan Blå vägen och Ålidbacken byggs om så att det blir plats för två vänstersvängande körfält från Blå vägen upp till Ålidbacken. Dessa måste regleras av trafikljus. Den planerade utformningen med ett högersvängande körfält från Ålidbacken ut på Blå vägen medför att trafiken i detta kan flyta utan att regleras av trafiksignal.

Ålidbacken får inga korsningar eller infarter mellan trevägskorsningarna med Blå vägen och Studentvägen. Korsningen med Studentvägen flyttas ca 80 m österut och blir signalreglerad. Från Studentvägen leder en förlängning av den nuvarande så kallade Köksvägen i en båge ovanpå överdäckningen av Ålidbacken och vidare upp mot lasaretsområdet. Gluntens väg får en ny anslutning till Köksvägen. En ny gata anläggs i norra kanten av planområdet. Denna nya gata skall leda trafik till lasaretsområdet samt till bostäderna i kvarteret Dalen som en ersättning för dagens trafikfarliga infarter utefter Ålidbacken. Sofiehemsvägen kan av nivåskäl inte ha kvar anslutningen till Ålidbacken. Sträckan mellan Ålidbacken och Gluntens väg läggs till kvartersmark. Avfart till kvarter från Köksvägen avses endast ske för lastning och lossning för butiken samt till tre parkeringsplatser för personal som inrymts i anslutning till lastgården.

Med de nämnda gatuombyggnaderna kommer trafikmönstret till och från Sofiehemsområdet att ändras. Tanken vid utformningen av den nya detaljplanen har varit att man i huvudsak skall få skilda trafikmatningar till delen med flerbostadshus i norr respektive till delen med småhus söder om Ålidbacken. Trafikmatningen till småhusdelen är tänkt att dels ske från väster via Blå vägen in på Hyvlargränd och Verkmästargränd och dels från öster via Studentvägen in på Hyvlargränd. Trafikmatningen till flerbostadshusdelen är avsedd att ske från Ålidbacken och via Studentvägen in på Köksvägen samt vidare in på Gluntens väg och den nya lokalgatan i norr. Vid färd mellan en del målpunkter kan dock Gluntens väg komma att bli utnyttjad för genomfartstrafik. Denna bedöms inte bli omfattande. För att göra den mindre attraktiv som genväg införs bestämmelsen att hastighetsbegränsningen på den skall vara 30 km/tim. Gatans karaktär är ytterligare ett skäl till denna begränsning. Om det i framtiden visar sig bli olämpligt mycket trafik på Gluntens väg bör man överväga ytterligare trafikregleringar.

Busstrafik

Busslinjer från de södra och östra stadsdelarna är tänkta att ha sin linjesträckning via Köksvägen samt mot lasarettet och centrum. Den linje som idag går på Sofiehemsvägen kommer att ledas via Gluntens väg upp till Köksvägen.

Busshållplatser planeras att inom planområdet finnas på Köksvägen i anslutning till infarten till den nya lokalgatan norr om kvarteret Dalen, samt inne i planområdet utefter slingan Sofiehemsvägen - Gluntens Väg. Lägena på den senare har inte bestämts och är därför inte markerade på plankartan eller illustrationsplanen. Det kan bli aktuellt att ha två hållplatslägen, där det ena läggs på Sofiehemsvägen intill kvarteret Gjuteriet och det andra på Gluntens väg nära den nya pizzerian och butiken. Ett annat alternativ som övervägs är att endast ha ett hållplatsläge som läggs i mellersta delen av Gluntens väg.

Gång- och cykeltrafik

Den viktigaste gång- och cykelförbindelsen mot de södra och östra stadsdelarna är dragen genom parken inom lasarettområdet och in i planområdet från nordväst. Den delar sig i två vägar ca 40 m ovanför överdäckningens början. Den ena vägen behåller i huvudsak sin nuvarande sträckning uppför Ålidbacken men får en slingrande dragning inom kvartersmarken ovanpå överdäckningen för att lutningen skall bli mindre brant. Den leder över Köksvägen i en plankorsning och möter sedan gång- och cykelvägen från universitetet och lasarettet. Den andra vägen är dragen över överdäckningen och genom kvarteret i sydlig riktning. Den har kvar plankorsningen med Gluntens väg i ungefär samma läge som idag. Därifrån leder den vidare in på den befintliga gång- och cykelvägen genom Ålidparken upp mot Ålidhemskyrkan och Ålidhem.

Gång- och cykelvägen från universitetet och lasarettet mot Ålidhem är dragen intill Köksvägen på överdäckningen vid dess övre ände. Den är planerad att korsa Studentvägen på en bro och att sedan få en ny slingrande sträckning mellan träden i skogsdungen. Den besvärliga "koporten" som idag finns under Ålidbacken behövs inte längre. Den tas bort i samband med ombyggnaden av Ålidbacken.

På illustrationsplanen har korsande gångvägar ritats utefter gång- och cykelstråket på överdäckningen där det bedöms komma att finnas behov av förbindelser. En del av gångvägarna kan vara smala. Vid projekteringen bör man eftersträva att i möjligaste mån hålla antalet korsningar nere. Man bör dock även beakta att förbindelser kommer att trampas upp spontant av de boende om man inte har anlagt dem. Det kan då vara bättre att anlägga gc-vägar i en del fall så att korsningarnas läge och utformning blir bra. Även siktfrågorna måste beaktas när gc-vägar och vegetationen utefter dem projekteras.

Bostäder

Byggnadsrätter läggs ut för de befintliga bostadshusen inom planområdet. Nya områden för bostadsbyggnader anges mellan de nuvarande kvarteren Dalen och Ötorpet. De nya bostadshusen är avsedda att vara av en annan typ än de lamellhus och punkthus som finns idag. Bland annat är det meningen att de skall kombinera lägre och högre byggnadsdelar intill varandra. Det nedersta av dessa nya hus läggs utefter den del av nuvarande Sofiehemsvägen som föreslås utgå som gata. Mittdelen har 10 våningar och flyglarna har 3 våningar. Hela huset avses byggas med suterrängvåning. Ett hus med 8 våningar läggs i bostadsområdets övre del delvis ovanpå överdäckningen. I områdets mitt läggs en byggnad med 4 våningar utefter överdäckningens sida. Strax nedanför den byggs ett punkthus med 9 våningar. Lägenhetsförråd placeras i källare och suterrängvåningar. Nuvarande bebyggelse rymmer 643 lägenheter varav 179 är enkelrum. De nya byggnaderna beräknas rymma 120-140 lägenheter beroende på vilka lägenhetsstorlekar som väljs. Eftersom befintlig bebyggelse rymmer relativt få trerumslägenheter kan det bli aktuellt att komplettera med flera sådana i de nya husen. Det finns också idéer att bygga rymliga lägenheter med god service eller bekvämlighet med inriktning på en kategori som önskar flytta från villor eller radhus. Exploateringen på den nya kvartersmarken motsvarar den genomsnittliga exploateringsgraden på de nuvarande fastigheterna. Friyttestandarden blir bättre på den nya kvartersmarken än på bef fastigheter kring Ålidbacken. Samtidigt medför planförslaget att även de bef gårdarna blir förbättrade genom att gårdarna får en direkt kontakt med den större friyta som tillskapas inom området.

I den del på landstingets mark i norr som inte är medtagen i planområdet fortsätter nuvarande plan som tillåter sjukhusbyggnader med 12 våningar att gälla. Tills vidare kommer de tre bostadshus från 1930-talet som står i denna zon att behållas. Om landstinget medger det kan det bli aktuellt att längre fram i tiden planera detta område för bostäder.

Handel

I detaljplanen anges ett nytt läge för handel vid planområdets östra kant intill Köksvägens nya sträckning dit närbutikens avses flyttas. Den mark som ianspråkats utgör idag i huvudsak gatumark. Lokaler för handel får också inredas i bottenvåningen i det nya åttavåningshuset vid Gluntens vägs östra ände. Det är meningen att pizzerian och eventuellt kiosken och hårfriseringen skall flyttas dit. Handeln i de två nedersta husen i kvarteret Dalen är inte medtagna i planens bestämmelse men en del verksamhet kan fortsätta tills vidare som befintlig användning. I bottenvåningen på det norra huset i kvarteret Gjuteriet markerar planen användning för handel i den utsträckning som finns i huset idag.

Barnomsorg

Större barndagshem tillåts inte inom planområdet. Sådana kommer att finnas på andra platser inom Sofiehem. En tilläggsbestämmelse till bostadsändamålet ger dock möjlighet att inrymma mindre enheter i lämpliga lägen så som tidvis funnits i bottenvåningen på Lustgård 2.

Parkering

Befintliga parkeringsplatser behålles till största delen som idag. De parkeringsplatser som är anlagda så att backning sker direkt ut på gatan skall byggas om eller tas bort. Utfartsförbud har markerats utefter Gluntens Väg så att utfarterna begränsas och parkeringsutfarterna måste samordnas. För den nya bebyggelsen samt för de platser som försvinner vid ändringar anordnas nya parkeringsanläggningar. Framför närbutikens och pizzerian mm finns det utrymme för ca 14 parkeringsplatser. Ett garage anläggs för bostadsparkering i mitten av området på överdäckningen. Den läggs under marken som måste fyllas upp något för att en tillräcklig höjd skall rymmas. För bostäderna anläggs dessutom markparkeringar i nuvarande Sofiehemsvägen, på överdäckningens nedre del samt i öster intill Köksvägen. De parkeringsplatser som är anordnade så att backning måste ske ut på Gluntens väg bör vid tillfälle omdisponeras så att backning undviks. I lägen som är lämpliga markerar planen ett garage, carport och sopbodars får byggas. På några av dessa kan man också anlägga garage under mark. Detta ger möjlighet att i framtiden utöka parkeringsplatserna om det i framtiden visar sig behövas.

Transformator

Ett område för transformatorstation anges i anknytning till butikens lastgård. Den avses att nås via bostadsparkeringen.

Telebyggnad

På den parkering som finns i västra kanten av kvarteret Lustgård planerar televerket att uppföra en liten byggnad för en koncentratorstation. Den avses inrymmas inom bostadskvarterets byggnadsrätt för uthus. Ett lämpligt läge har ritats in på illustrationsplanen.

Friytor - gårdsmiljöer

Den viktigaste miljöförbättringen består i att bostadsområdet binds samman genom överdäckningen och att en stor sammanhängande bilfri yta bildas. En bestämmelse föreskriver en god utformning av friytorerna så att fina gårdsmiljöer åstadkommes som har förutsättningar att komma att utnyttjas i stor utsträckning av de boende.

På överdäckningen, vid den västra kanten där förutsättningarna till utsikt över älven är särskilt bra avser man att iordningställa en utsiktsplats med parkkaraktär.

Gårdarna i kvarteret Dalen behåller så långt som möjligt sin nuvarande utformning. Framkörning till parkering och entreé för lastning och lossning ändras till att ske från norr. Några parkeringsplatser tas bort. Bland annat gäller det parkeringen för närbutik. Alla bostadshusen kommer att ha åtminstone en gårdssida som inte domineras av bilparkering.

De bra miljöerna i och intill kvarteren Gjuteriet, Lustgård och Karlsborg behålles som idag.

Buller

Genom överdäckningen och nergrävningen blir trafikbullret kraftigt dämpat i förhållande till idag trots att trafikvolymen bedöms bli fördubblad. Friytorna bedöms bli utsatta för bullernivåer under 55 dB. Detta gäller även nedanför överdäckningen genom den kraftiga skärmningseffekt som följer av sänkningen av gatans nivå. Även där det inte blir någon skärmeffekt har det beräknats bli en marginell bullerminskning som främst beror på Ålidbackens minskade lutning. Eftersom det endast är översta våningens och vindsvåningens gavelfönster i nedersta huset som får ingen eller obetydlig bullerminskning avser man förbättra dessa fönster så att även de får en märkbar minskning av bullret.

Vibrationer

Biltrafiken bedöms inte medföra problem vad gäller vibrationer.

Avgaser

Avgaserna minskar på den sträcka som överdäckas. Utanför överdäckningen beräknas det bli avgashalter i luften motsvarande ungefär halva den nivå som är godtagbar.

Biltrafiken drar med sig avgaserna genom tunneln i respektive köriktning. Vid mynningarna drivs de med ytterligare en bit och sprids över ett större område. På grund av områdets öppna karaktär bedöms spridningen ske ganska lätt. Avgaserna bedöms därför kunna komma ut utan att några åtgärder vidtas.

Med hänsyn till att avgasnivåerna vid vårdskolan upplevs som besvärande redan idag och några av vårdskolans friskluftsintag ligger ganska nära den övre tunnelöppningen skall utvecklingen av avgassituationen där följas. Blir det en försämring av luftens avgasnivåer måste åtgärder vidtas. Det kan därvid bli aktuellt att flytta något av friskluftsintagen.

Avgashalterna under överdäckningen ligger långt under riktvärdena för biltrafikanterna så länge trafiken flyter. Bilarna driver avgaserna med sig mot öppningarna och tiden det tar att passera mellan öppningarna är kort. Problem beräknas det bli först vid stora mängder trafik och kö i tunneln. Eftersom det även i en sådan situation dröjer ganska lång tid innan besvärande nivåer nås planeras det inga fläktar.

Ledningsnätet

Nergrävningen av Ålidbacken medför omfattande omläggningar av ledningarna i området. Skilda ledningar måste finnas på båda sidor av Ålidbacken. Vid bäcken binds de samman med befintligt ledningsnät. Den högre bebyggelsens matning med vatten måste ske med anslutning till bef. högzonledning som är dragen från norr i Köksvägen. Området är avsett att uppvärmas med fjärrvärme. Ledningssträckning bedöms komma att bli som idag med dragning ovanpå överdäckningen mot kvarteret Dalen. I de fall de blivande ledningssträckningarna är bestämda har u-områden markerats i planen. I några fall är sträckningarna inte klara mer än i stora drag och det är då inte någon mening att markera osäkra u-områden. Det torde inte vara några svårigheter att i detta område komma överens om ledningarnas lägen och att säkra rättigheter till dom.

Geotekniska förhållanden

I samband med utredningar om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna att genomföra den kraftiga sänkningen av Ålidbackens nivå har markförhållandena utefter en linje i vägens sträckning undersökts. Detta gjordes bl a för att kartlägga vilken nivå berg når upp till så att det var möjligt att bedöma sprängningarnas omfattning. De nya byggnaderna ligger i närheten av den undersökta sträckningen. Resultatet av undersökningen är att marken består av morän ovanpå berg och att förutsättningarna att grundlägga den nya bebyggelsen är goda.

Flygets intressen

Planområdet ligger inom den zon kring flygplatsen där höjden + 51,5 m inte får överskridas. Våningsantalet har satts så att de med hänsyn till marknivåerna kan utnyttjas utan att totalhöjden blir högre. Takutformning, ventilationsanordning och antenner riskerar dock att medföra högre höjd. För att förhindra detta har en bestämmelse förts in som inte tillåter att några anordningar sticker upp ovanför höjden + 51,5 m.

Administrativa frågor

Eftersom planhanteringen kan komma att dra ut på tiden har genomförandetiden satts till utgången av 1997 så att det finns god marginal i förhållande till minimitiden 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Revidering

Planförslaget utställdes en första gång under våren 1989. Byggnadsnämnden godkände därefter den principiella utformningen och uppdrag åt planförfattaren att återkomma med detaljusteringar. Dessa har blivit så omfattande att en ny utställning erfordras.

Planförslaget har reviderats i flera avseenden mellan de två utställningarna.

Närbutiken har flyttats från bottenvåningen i det översta av de nya bostadshusen och lagts i en egen byggnad i öster där planen tidigare redovisade ett garage i två plan. Sofiehemsvägen norr om Gluntens väg har överförts till kvartersmark för att utnyttjas för parkering och friytor. Den parkering som tidigare planerades under mark utmed överdäckningen har utgått. Den ersätts bl a av ett underjordiskt garage ovanpå överdäckningen och markparkering på en förlängning av överdäckningen mot väster. Parkeringsplatser planeras nu också i planområdets sydöstra hörn. Detta har medfört en mindre utökning av kvarteret mot söder.

De befintliga gårdarna och den befintliga bebyggelsen avses nu behållas i så stor utsträckning som möjligt. Illustrationen av utformningen i kvarteret Dalen har justerats så att gårdarna blir bättre åtkomliga från norr. För att ge bättre utrymme att komma ner till den nedersta gården har bostadsområdet utökats en aning i planområdets nordvästra hörn samtidigt som gränsen mot lasaretsområdet får ett naturligare läge i förhållande till bäcken.

Avsnittet om avgaser har ändrats mot bakgrund av en utförd avgasutredning.

Utifrån det projekteringsarbete som har påbörjats har detaljplanen som tidigare rymde en flexibilitet vad gällde några byggnadskroppar ändrats till att bli en låst plan.

Det hus som tidigare hade den högsta totalhöjden har minskats med två våningar och en bestämmelse om högsta totalhöjd för alla anordningar har införts för att tillgodose flygets önskemål om hinderfri höjd.

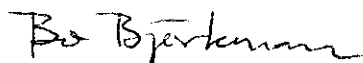
Efter den andra utställningen har ytterligare några revideringar gjorts.

Gatuhöjder har utgått och ändrats. Övre tunnelmynningen har gjorts rak. Detaljplanen har utökats med lite kvartersmark vid den nya lokalgatan i norr. Utfartsförbud har markerats utefter Gluntens Väg. Den östra busshållplatsen vid Köksvägen har utgått. Butikstomten har skjutits några meter mot norr. Gång- och cykelvägen söder om vårdskolan har utgått ur planen.

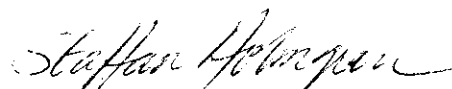
På illustrationsplanen och i planbeskrivningen har motsvarande ändringar gjorts. På illustrationsplanen har dessutom omarbetningar av parkeringslösningar gjorts, och illustrationen av busshållplatser utefter Sofiehemsvägen har tagits bort. I planbeskrivningen har istället införts en text om tänkbara hållplatslägen. En text om behovet att följa avgasutvecklingen vid vårdskolan har också tillkommit. Information om en planerad telebyggnad har införts i planbeskrivningen och på illustrationsplanen.

Umeå 1989-04-07, rev 1990-10-26 och 1991-03-12

FFNS VÄSTERBOTTEN AB



Bo Björkman
Arkitekt SAR



Staffan Holmgren
Ingenjör

Detaljplan för ÅLIDBACKENOMRÅDET inom UMEÅ KOMMUN, VÄSTERBOTTENS LÄN

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Tidplan

Samråd om planen har hållits i början av 1989. Planen ställdes ut under våren 1989. Planen har sedan reviderats för en ny utställning under slutet av 1990. Byggnadsnämnden beräknas behandla planen för slutligt godkännande kring årsskiftet 1990-91. Kommunfullmäktige beräknas anta detaljplanen under vintern 1991. Detta kommer att föregås av ställningstagande till avsättning av medel för projektets genomförande och till kostnadsfördelning och exploateringsavtal.

Administrativa frågor

Kommunen är huvudman för de allmänna platserna. Ansvaret för genomförandet av planen delas mellan kommunen och Stiftelsen Bostaden. Utbyggnaden av gatunätet med överdäckningen måste samordnas såväl i tid som vad gäller utformning med husbyggnaden och gårdarnas markplanering. Projektering och utbyggnadsplanering kommer därför att ske för gator, ledningar, byggnader och tomtmark gemensamt, och under kontakter mellan kommunen, NCC och Stiftelsen Bostaden. Två samordnade entreprenader planeras. Kommunen svarar för den ena som gäller gator inklusive överdäckning och allmänna ledningar. Stiftelsen Bostaden svarar för den andra som gäller byggnaderna och kvartersmarken. Båda avses ha NCC som entreprenör. Totalentreprenadupphandlingarna syftar till att ta fram ganska säkra och bindande kostnader för projektets genomförande. Om man med detta underlag bedömer projektet vara ekonomiskt rimligt med hänsyn till hur kostnaderna kan fördelas skall exploateringsavtal upprättas som reglerar ansvarsfrågorna och kostnadsfördelningen mer noga mellan kommunen, NCC och Stiftelsen Bostaden. Marken för de nya byggnaderna avses upplåtas till Stiftelsen Bostaden för exploatering.

Tekniska anläggningar

Ledningsgravar för va, signalstyrning och tele planeras att bli omdragna utefter Ålidbackens norra sida. Till dessa ansluts byggnaderna i kv Dalen. Elledningar avses bli omdragna utefter kv Dalens norra gräns. Söder om Ålidbacken kan nuvarande ledningar i huvudsak vara kvar som idag i Gluntens väg och Sofiehemsvägen. De dras om utefter Ålidbackens södra sida och sammanbinds med de befintliga ledningarna vid bäcken. Avloppet från punkthuset på Karlsborg 1 måste ledas om eftersom det idag är draget mot norr tvärs genom den blivande tunneln. Den nya bebyggelsen anvisas anslutningspunkter vid befintliga ledningar i Gluntens väg eller i det u-område som lagts i den del av Sofiehemsvägen som överförts till kvartersmark.

Planområdet uppvärms idag med fjärrvärme och skall även göra det fortsättningsvis. Fjärrvärmeledningen mot kv Dalen planeras att ligga i marktäckningen ovanpå överdäckningen. Ledningarna måste dras om före gatuombyggnaderna startar. Detta bör i flertalet fall kunna ske direkt till de avsedda slutliga lägena. För fjärrvärmen torde det behövas ett provisorium för matningen till kv Dalen medan överdäckningen byggs. Under den tid som gatubyggnaderna pågår måste successiva provisoriska trafikomläggningar ordnas.

Inlösen - marköverlåtelse

Detaljplanen ger kommunen rätt att lösa in dels drygt 4000 m² från stg 862 som i planen avsatts som allmän platsmark i norra delen av planområdet och framför vårdskolan från Landstinget och dels ca 1500 m² från Gjuteriet 11, Lustgård 2 och Karlsborg 1 och 2 som ägs av Stiftelsen Bostaden. Landstinget skall överlåta den kvarteretsmark som behövs för körvägar till bebyggelsen i kv Dalen. En större markförsäljning skall ske från kommunen till Stiftelsen Bostaden av bl a det överdäckade området och nuvarande parkmarken mellan Ötorpet och Ålidbacken.

Fastighetsbildning

Samtliga bostadsfastigheter inom planområdet kommer att få åtminstone någon gränslinje reglerad. Fastigheterna i kv Ötorpet och Dalen och mellanliggande område samlas till en eller några få stora fastigheter. I dessa fastigheter uppgår de mindre fastigheterna med stadsägobeteckningar inom planområdet. Rätt för kommunen att använda med u, x och y betecknade delar av kvarteretsmarken för avsett ändamål kommer att säkerställas med servitut.

Fastighetsplaner

Planens utformning medför att gällande fastighetsplaner kommer att strida mot planen. Enligt lagen upphör de därmed att gälla. Ingen fastighetsplan fortsätter att gälla inom planområdet. Några nya fastighetsplaner bedöms det inte vara behov av under förutsättning att lämplig fastighetsindelning och erforderlig fastighetssamverkan kan lösas i överenskommelser mellan berörda intressenter.

Tekniska utredningar

De geotekniska undersökningarna kommer att följas upp med mer noggranna undersökningar inför projekteringen av gator och byggnader.

Kostnader

Det är stora svårigheter att bedöma kostnaderna att genomföra projektet. Som ovan nämns avser man att få grepp om hur stora kostnaderna blir genom ett totalentreprenadförfarande. Bostäderna skall finansieras med statliga lån. Hur gatuombyggnaden skall finansieras är inte klarlagt. Man diskuterar att fördela kostnaderna på respektive skattekollektivet, Tomteboområdet, och Stiftelsen Bostaden.

En slutlig sådan fördelning kommer dock inte att göras förrän kostnaderna är mer exakt klarlagda. Kostnadsfördelningen kommer att regleras i ovan nämnda exploateringsavtal.

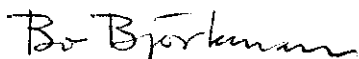
Revidering

Genomförandebeskrivningen har ändrats vad gäller tidplanen och kostnadsredovisningen.

Ändringar av texten har också skett vad gäller förhållandet mellan kommunen, Stiftelsen Bostaden och NCC. Detta gjordes dels inför den andra utställningen när det övervägdes att NCC även skulle ha en roll som fastighetsägare och eventuellt bostadsförvaltare, samt dels efter utställningen när planeringen återgick till att bostadsdelen skulle falla på Stiftelsen Bostaden. Därvid infördes i redovisningen avsikten att dela projektet i två entreprenader.

Umeå 1990-04-07, rev 1990-10-26 och 1991-03-12

FFNS VÄSTERBOTTEN AB



Bo Björkman
Arkitekt SAR

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samrådstillfällen

Ett samrådsmöte hölls 1989-01-30 i Vårdskolans aula. Inbjudna var sakägare, hyresgäster och övriga intresserade samt en del förvaltningar och kommunalnämndens ledamöter, kallelse till mötet utsändes per brev till sakägare. Flygblad om mötet delades ut i hyreslägenheternas brevlådor inom planområdet. Dessutom var annons om mötet införd i lokaltidningar. Samrådsmöten hölls med kommunala förvaltningar 1989-03-21 och kommunalnämnden 1989-04-11. Samråd har hållits med länsstyrelsen och fastighetsbildningsmyndigheten samt med SJ och televerket. Planutformningen har vid ett flertal tillfällen diskuterats med Stiftelsen Bostaden, NCC samt med landstinget. Synpunkter som lämnats i samband med den första utställningen har inarbetats i samrådsredogörelsen.

Sammanfattning av synpunkter

Länsstyrelsen har inlämnat samrådsyttrande (bilaga).

Hyresgäster och boende inom planområdet, Hyresgästföreningen samt en del fastighetsägare och boende inom övriga delar av stadsdelen Sofiehem har lämnat synpunkter dels på samrådsmötet och dels i skrivelser eller muntligen efter samrådsmötet.

De boende i området är i huvudsak positiva till principen med överdäckningen. De framför dock sin oro för att Ålidbacken blir huvudtillfart för all tillkommande bebyggelse mot öster så att de fyra körfält som ryms kan komma att utnyttjas till hela sin kapacitet motsvarande ca 40000 fordon per dygn. De anser att detta skulle medföra helt oacceptabla förhållanden. De framför önskemål om bättre utredning om buller- och avgasproblem vid nedre tunnelmynningen. Ökade bullerproblem på grund av fler stopp på Holmsundsvägen befaras.

Frågor har ställts om det är möjligt att förlänga överdäckningen neråt. De önskar begränsningar av genomfartstrafiken på Gluntens väg. En viss utökning av bostadsbebyggelsen i området accepteras. De flesta är negativa till den höga exploatering som presenterades. Speciellt riktar man sig mot de höga husen. Några uppfattar det som att det blir negativt för Ålidbacken 15 som blir "inringad" med bilparkering på tre sidor och ett nytt stort hus på den fjärde. Några boende har riktat särskild kritik mot det femvåningshus som redovisades strax söder om vändplanen vid den nya lokalgatan i norr eftersom slutningen omedelbart framför detta husläge används som solplats. Andra boende har ställt sig allmänt positiva till den redovisade planen och anser att den är den enda tänkbara lösningen och att den är väl värd de pengar den kostar. Önskemål har framkommit om att befintliga trähus i områdets mitt skall behållas. Placeringen av närbutik och pizzeria bör ändras så att den blir mer central i området.

Några fastighetsägare inom småhusområdet befarar problem med tillkommande trafik på Hyvlargränd upp från Blå Vägen och att det kan bli genomfartstrafik på Hyvlargränd från Blå Vägen till Ålidhemsområdet. Önskemål har framställts om en avfart från Ålidbacken in på Sofiehem.

Utöver detta har förslag ställts om större satsning på kollektivtrafik för att minska biltrafiken. Även förslag om motverkan eller helt stoppande av privatbilismen har framkommit.

Från Landstinget har framförts synpunkter på planhandlingarnas redovisning om vad som skall ske med den mark som Landstinget äger mellan kv Dalen och den nya lokalgatan. De vill bli att illustrationsplanen i den delen redovisar nuvarande förhållanden. Möjligheten att diskutera en framtida ändring till användningen för bostäder kan anges i beskrivningen. Tveksamheter framfördes till den redovisade busshållplatsen mitt för vårdskolans infart av trafiksäkerhetsskäl med hänsyn till de fordon som kör ut från vårdskolan och de fordon som skall passera bussen på hållplatsen strax efter att ha svängt ut från lokalgatan.

Miljökontoret anser att förslaget medför förbättrade förhållanden för de boende när det gäller trafikbuller, avgaser och trafiksäkerheten samt förbättring i boendemiljön genom överdäckningen. De förutsätter dock att de miljöbefrämjande åtgärder som nämns i planbeskrivningen kommer till stånd.

Gatukontoret har lagt synpunkter på bl a siktförhållanden utefter gång- och cykelvägen och vid gatukorsningen mellan Gluntens väg och Köksvägen. De ansåg det vara olämpligt att ha en utfart från det tidigare redovisade P-däcket direkt på Köksvägen och de är tveksamma till det nya läget av busshållplatsen på västra sidan av Köksvägen intill korsningen och infart. De har tagit upp frågor om valledningarna inom området. Umeå Energi AB önskar bredare u-område längs Ålidbacken och att det avsätts ett separat område för transformatorstation.

Östra kommundelsnämnden anser att förslaget till detaljplan uppfyller de krav som kan ställas på en bra trafik- och boendemiljö. Det innebär dels en möjlighet att komma tillrätta med de negativa effekterna av trafiken och dels att ett sammanhängande bostadsområde tillskapas i närheten av två av Umeås största arbetsplatser. Det är önskvärt att servicen i området kan bevaras även om de nya lokalerna upplåts med högre hyresnivå än idag. Med den nya bebyggelsen understryks det tidigare påtalade behovet av en gc-förbindelse mellan Ålidbacken och Öbackaparken. Om stor koncentration av avgaser befaras i tunnelns nedre del bör ett förslag till evakuering utarbetas.

Socialkontoret är positivt till planförslaget som bedöms förbättra boendemiljön i den befintliga bebyggelsen och bedöms förbättra trafikmiljön avsevärt. De ser positivt på tillskottet av lägenheter som bedöms medföra ett behov av en fritidsavdelning och två dagisavdelningar. De pekar på vikten av att avstängningen av Hyvlargränd blir bestående och att trafikutvecklingen kring kvarteret Dungen följs upp.

Banverket har ingen erinran under förutsättning att buller- och vibrationsstörningar från Järnvägen beaktas samt att en del tekniska frågor i samband med Vägbygget ordnas på ett tekniskt acceptabelt sätt och eventuella inkräktande på spårområdet under arbetena föregås av samråd med banverket.

Vägverket framför att de inte motsätter sig att planen antas i föreliggande skick. De framhåller att kostnaden för ombyggnaden av korsningen E79/Ålidbacken måste ingå i exploateringskostnaderna för denna korsning. E79 kommer fr o m 1990-12-31 att bli en statlig väg med vägförvaltningen som väghållare. Vägverket har inte fördelat några medel för ombyggnad av korsningen.

Umeå miljögrupp önskar en utredning om en helt ny kollektivtrafik som radikalt förbättrar miljön - tätare bussturer och nolltaxa. De anser att farligt gods och tung trafik skall gå på räls. Ålidbacken får inte breddas. Fler bilar ner till centrala stan accepteras inte. Tunneln är bra om den inte blir fyrfilig och det inte blir någon trafikökning. Bostäder kan byggas på tunneltaket.

Umeå lokaltrafik (ULTRA) framför att planförslaget är ur kollektivsynpunkt väl genomarbetat och bör ge goda förutsättningar för bedrivande av en tillfredställande kollektivtrafik. ULTRA önskar att utrymme reserveras vid korsningen Ålidbacken - Studentvägen för ett ev framtida kollektivtrafikfält.

Konsumentföreningen Västerbotten framför 1989-05-03 att det nya läget för dagligvarubutiken förefaller vara trafikorienterat och bra. Ytbehovet för en butik med god närservice är ca 450 m².

Luftfartsverket vill att totalhöjden + 51,5 meter inte skall överskridas.

Ställningstagande

De inkomna synpunkterna bl a från boende, Länsstyrelsen och gatukontoret har tillsammans med en överarbetning medfört justeringar och kompletteringar.

Parkeringsdäcket öster om Dalen 15 har utgått. Istället läggs närbutiken där. Den orienteras med entren mot söder. Läget för handeln har utretts från olika synpunkter. Den valda platsen är en sammanvägning av strävandena efter ett centralt läge i området och ett trafikmässigt bra läge. Jämför med synpunkten ovan från Konsum Västerbotten.

Femvåningshuset söder om vändplanen har utgått ur planförslaget. Området för den stora nya byggnaden norr om Dalen 15 har tagits bort från planområdet samt även från illustrationen i enlighet med Landstingets önskemål.

Våningsantalet på det högsta huset har minskats med fyra och det näst högsta med två. Höjden har minskats ytterligare i förhållande till vad som tidigare har illustrerats genom att en bestämmelse om högsta totalhöjd införts som förhindrar höga tak och uppbyggnader för ventilation mm på de högsta byggnaderna.

Det är meningen att den nya bebyggelsen exploateringsmässigt skall motsvara ett genomsnitt av den som finns idag på nuvarande kvartersmark. Den har bedömts komma att bli ca $e = 1.0$ räknad som tillförd våningsarea för bostäder och verksamheter i förhållande till utökningen av kvartersmarken. Friytesstandarderna är bättre i den nya delen.

Den byggnad som tidigare redovisades bli motbyggd Dalen 15 från söder har ändrats till en fristående byggnad. Den har dragits drygt 15 m mot söder. Fasaden på Dalen 15 blir därmed oförändrad samtidigt som gården mellan Dalen 15 och butiken får en bättre kontakt med det övriga bostadsområdet. Vad gäller förhållandena i övrigt kring Dalen 15 är avsikten att den befintliga parkeringen väster om byggnaden skall behållas. Förhållandena mot söder förbättras vad gäller bilar och trafik även om det tillkommer en liten parkering framför butiken. Denna parkering läggs på mark som idag är trafikerad med ca 8000 fordon per dygn. Butiken läggs i huvudsak på nuvarande gatumark och bildar en skärm mot trafiken på Köksvägen som flyttas längre bort. Bostadshuset och butiken inramar en skyddad gård som öppnar sig mot söder.

Trähuset kan inte behållas vare sig i överdäckningsalternativet eller markalternativet. En renovering bedöms inte kunna komma ifråga av praktiska och ekonomiska skäl vare sig i nuvarande läge eller ett flyttat läge. Byggnadens kvalitet och karaktär är sådan att en dyr renovering inte bedöms vara motiverad.

Möjligheten att inreda barnomsorgslokaler finns i detaljplanens bestämmelser. Behovet av barnomsorgslokaler inom området påverkas av hur det nya lägenhetsbeståndet blir och vilka möjligheter som finns i övriga delar av Sofiehem.

Transformatorstationen har flyttats. U-området utefter Ålidbacken har breddats till ca 8 meter.

Planeringsutskottet har beslutat att Ålidbacken skall vara tillfart till första etappen av Tomtebo. Ålidbacken måste därmed åtgärdas. De aktuella alternativen är det nu föreliggande planförslaget och ett markalternativ. Dessa alternativ har samma lösning vad gäller trafikmatningen till kv Dalen via en ny lokalgata i norr. Detaljplanens lösning för trafiken medför en fullt tillräcklig kapacitet i Ålidbacken för Tomtebotrafiken. Korsningen mellan Ålidbacken och Holmsundsvägen kan utan problem fungera för ett fullt utbyggt Tomtebo. Däremot kan det så småningom bli problem vid Lasarettsskorset. Dessa bedöms inte uppstå förrän tidigast vid första etappens slutskede. Det problem som då uppstår består i att könen för vänstersväng ner mot Storgatan blir så lång att trafikapparaten riskerar att delvis bli blockerad. På detta problem har ett flertal lösningar skisserats. Det finns tid att välja och planera lösningen på problemet. Det bedöms under alla omständigheter inte uppstå förrän efter flera års utbyggnad av Tomtebo.

Mot bakgrund av den nu aktuella planeringen bedöms trafiken på Ålidbacken få en trafikmängd på ca 15000 fordon per dygn. Ytterligare utbyggnader mot öster bedöms få andra huvudmatningar för trafiken. En mindre ökning kan det möjligen bli på Ålidbacken efter en sådan utbyggnad. Miljökonsekvenserna har utretts mot bakgrund av en trafikmängd på 20000 fordon per dygn.

Överdäckningen har förlängts ca 35 m mot väster, vilket ytterligare förbättrar buller och avgassituationen i den delen av planområdet. Förlängningen avses bli utnyttjad för markparkering. En ytterligare förlängning av överdäckningen skulle omöjliggöra en framtida planskildhet där Ålidbacken leds ovanför Blå Vägen för att ansluta till Storgatan på andra sidan järnvägen.

Monorailbana har utretts. En sådan medför ganska stora kostnader och är oflexibel. Erfarenheter pekar inte heller på att en omfattande kollektivtrafik nämnvärt minskar biltrafiken i städer av Umeås storlek och karaktär. Mer radikala sätt att begränsa privatbilismen kan inte behandlas inom ramen för en detaljplan utan måste hanteras i övergripande sammanhang.

Trafiken till Sofiehem bedöms komma att fördela sig på flera gator. Genomfart från Blå Vägen till Ålidhem kommer inte tillåtas. Den beslutande permanentningen av avstängningen av en del av Hyvlargränd bedöms vara tillräcklig för att det skall vara bekvämare och snabbare att köra via studentvägen och Ålidbacken. En avfart från Ålidbacken in på Sofiehemsvägen är nivåmässigt besvärligt och blir en konflikt med gång- och cykelvägen och har därför inte tagits med i planen. Det är framför allt trafik uppför Hyvlargränd som kan vara besvärlig om den blir omfattande. Vid färd till Gjuteriet bedöms det dock bli bekvämare att välja vägen via Ålidbacken eftersom trafiken kan svänga till höger in på Studentvägen och Köksvägen utan att behöva stanna för trafikljus. På grund av den ovan nämnda fördelningen av trafik på olika gator bedöms det inte uppstå problem med stora trafikmängder någonstans inom Sofiehemsområdet. Detta gäller även Gluntens väg på vilken hastighetsbegränsning till 30 km/tim föreskrivs i planen.

Särskilt körfält för kollektivtrafik har inte bedömts behövas i korsningen Ålidbacken - Studentvägen eftersom den har enkla funktioner och korta väntetider. Om sådant behov ändå visar sig uppstå förhindrar inte planens utformning anläggandet.

Nivån på vändplanen på den nya lokalgatan har höjts en aning efter diskussioner med Landstinget och stadsarkitektkontoret.

Möjligheter att ordna en förbindelse för gångares och cyklisters passage av Holmsundsvägen har utretts översiktligt i flera sammanhang. Även i samband med denna detaljplan har olika lösningar övervägts. Lösningarna kompliceras av nivåproblem och att även järnvägen skall passeras. Olika lägen och alternativ med bro, tunnel eller plankorsning har diskuterats. Det finns ingen oenighet om behovet av förbindelsen. På grund av svårigheterna att finna en praktisk och någorlunda ekonomisk lösning har det bestämts att den inte skall hanteras inom ramen för denna redan komplexa detaljplan. Vid utformningen av detaljplanen har vi sett till att tänkbara lösningar inte förhindras.

En opponionsgrupp på vårdskolan har agerat för att busshållplatsen skall flyttas till det läge som nu anges i planen. Då sker gångpassagen till vårdskolan rakt över Köksvägen. Till målpunkterna väster om Köksvägen kan man gå utan konflikt med biltrafik. Genom att busshållplatsen läggs i en ficka utanför körbanan hindras inte bilarna av bussarnas uppehåll. Frågan om lämpligt läge bör dock kunna övervägas fortsättningsvis. Busshållplatsen tas med i planen för att säkra möjligheten i detta läge. Även möjligheterna att ha busshållplatsen som idag bör behållas fortsättningsvis. Bedömningar om lämpligt läge kan förändras med tiden bl a beroende på ändringar och utbyggnader inom Landstinget.

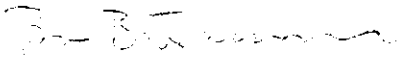
Genomförandefrågorna och kostnaderna har behandlats så noga som ansetts vara relevant med hänsyn till uppläggningsplaneringen av den fortsatta planeringen.

Miljöbedömningarna har tagits med i planeringen.

Revidering

Samrådsredogörelsen har utökats med synpunkter som lämnades under den första utställningen. Avsnittet om ställningstagande har ändrats med hänsyn till revideringarna av detaljplanen. Dessa revideringar innebär ett tillmötesgående eller närmande av utformningen till de synpunkter som lämnats av bl a boende och luftfartsverket.

Umeå 1989-04-21, rev 1990-10-31



Bo Björkman
Arkitekt SAR

UTLÅTANDE
1991-03-08

Byggnadsnämnden

Detaljplan för ÅLIDBACKSOMRÅDET i Umeå kommun

1988-10-10-§ 439 beslutade byggnadsnämnden att uppdra till FFNS Västerbotten AB, ark SAR Bo Björkman att upprätta förslag till detaljplan för Ålidbacksområdet. Ett första förslag har varit utställt under våren 1989. Som följd av synpunkter under utställningstiden samt förhandlingar med den tilltänkta exploatören har planförslaget reviderats och ställts ut igen under tiden 13 november - 4 december 1990. De viktigaste skillnaderna mellan det tidigare och nu utställda planförslaget är följande

- Sofiehemsvägen, i delen norr om Glutens väg, har utlagts som kvartersmark
- källarparkeringen under och i anslutning till det västligaste av de tillkommande bostadshusen har utgått och ersatts av en mindre källarparkering ovanpå tunneltaket med tillfart via det nya fyravåningshuset i områdets mitt
- parkeringshuset i östligaste delen av kv. Dalen har ersatts av en närbutik som i det tidigare förslaget var placerad i bottenvåningen i det närbelägna bostadshuset på tunneltaket
- underskottet av parkeringsplatser på grund av minskningen av källarparkeringar kompenseras genom utökade markparkeringar, dels på den del av Sofiehemsvägen som utlagts som kvartersmark på den nedersta delen av tunneltaket som förlängts 35 m, dels inom kv. Karlsborg som därför utvidgats mot sydost. Förändringen av parkeringslösningen medför en minskning av friytorna och en försämring av trafiksäkerheten inom kvartersmark
- det tidigare höghuset i elva våningar har i det nya förslaget sänkts till nio våningar.

Underrättelse om utställningen har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottenskuriren och Västerbottens Folkblad den 7 november 1990. Sakägare och andra som vi bedömt ha väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 5 nov 1990.

Utöver de synpunkter och förslag till åtgärder planförfattaren föreslår i bilagda yttrande vill stadsbyggnadskontoret beröra några punkter.

1. Landstinget och miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrycker oro för de framtida förhållandena beträffande avgaser vid den övre tunnelöppningen p g a närheten till vårdskolans friskluftsintag. Vi föreslår därför mätningar görs av luftkvaliteten innan anläggningsarbetena för att kunna mäta vilka förändringar som tunnelbygget medför.

2. Länsstyrelsen påpekar att synpunkter på de ekonomiska konsekvenserna av planförslaget inte kunnat lämnas av sakägare och andra berörda, eftersom sådana uppgifter saknas i det utställda planförslaget. Vi vill därför därför understryka vikten av att planförslaget och exploateringsavtalet behandlas samtidigt av kommunfullmäktige.
3. Tunnelhöjden har reducerats från ca 5.0 m till 4.7 m som följd av förhandlingar med den tilltänkta entreprenören. Vi bedömer att den förändringen kan ske utan att det påverkar utformningen av planen.
4. För att höja friytestandarden och trafiksäkerheten i planen föreslås att parkeringsnormen för bostäderna sänks från normala 12 till 9 p-platser per 1000 m² våningsyta, dvs samma norm som gäller för det närbelägna Ålidhöjden. Vi har bedömt det möjligt då området ligger nära regionsjukhuset och universitetet där många boende kan förväntas arbeta eller studera. Området rymmer många studentbostäder och är dessutom väl försörjt med kollektivtrafik. Genom sänkningen av p-normen kan en del av de sämsta p-platserna tas bort och friyteandelen öka. Vid behov finns en parkeringsreserv då förslaget redovisar möjlighet att överdäcka den södra parkeringen inom kv. Gjuteriet. Genom förvärv av mark från landstinget kan dessutom mer p-platser anordnas i anslutning till kv. Dalen.
5. Den viktigaste förändringen i den formella planen efter utställningen är det utfartsförbud som föreslås på delar av Gluntens väg för att få bort parkeringarna längs gatan. I övrigt berör huvuddelen av föreslagna justeringar enbart illustrationsplanen. Föreslagna förändringar har skett i samråd med representanter för fastighetsägaren, St. Bostaden.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att planhandlingarna justeras i enlighet med vad planförfattaren anfört i sitt yttrande över inkomna synpunkter.


Förslag till beslut

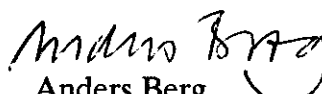
Byggnadsnämnden beslutar

att revidera detaljplanen enligt ovan

att godkänna den reviderade detaljplanen samt överlämna den till kommunfullmäktige för antagande

att rekommendera kommunfullmäktige att antaga en lokal parkeringsnorm för planområdet på 9 p-platser/1000m² vy bostäder


Valter Eriksson
stadsbyggnadschef


Anders Berg
planchef

Detaljplan för
ÅLIDBACKSOMRÅDET inom UMEÅ KOMMUN, VÄSTERBOTTENS LÄN

PLANFÖRFATTARENS YTTRANDE

Detaljplanen har varit utställd två gånger. Efter den första utställningen godkände byggnadsnämnden detaljplanens principutformning och uppdrog om utredningar för en del detaljjusteringar. Avsikten var att byggnadsnämnden därefter skulle ta upp detaljplanen för ett slutligt godkännande och skicka den vidare för prövning om antagande. Ändringarna blev dock så omfattande att det bedömdes vara nödvändigt att först ställa ut planen på nytt. Denna utställning skedde fr o m 1990-11-13 t o m 1990-12-04. Med anledning av utställningen inkom de yttranden som jag refererar nedan, med mina kommentarer och förslag till ändringar.

1. Brandchefen framför i yttranden 1990-11-18 och 1990-12-03 att byggnaderna skall vara åtkomliga för livräddning med hjälp av brandförsvarets fordon. Samtliga lägenheter skall kunna nås intill ett avstånd av högst nio meter från brandväg. Hänsyn skall också tas till framkomlighet med brandförsvarets fordon inom området.

KOMMENTAR: Frågorna skall beaktas vid projektering och bygglovprövning.

2. Luftfartsverket har i yttrande 1990-11-13 ingen erinran.

3. Trafiknämnden har vid sammanträde 1990-11-13 inget att erinra mot detaljplanens principiella uppbyggnad. Vissa detaljlösningar, som har betydelse för trafiksäkerheten, bör dock bli föremål för justeringar. De flesta av justeringarna bör kunna utföras vid detaljprojekteringen, men följande justeringar bör göras i planen:

- a) Gluntens vägs lutning mot Sofiehemsvägen bör särskilt, med hänsyn till busstrafiken, minskas.

KOMMENTAR: Höjdangivelserna i detaljplanen möjliggör att sluttningen görs mindre brant genom att den fördelas på en längre sträcka. För att förbättra förutsättningarna ytterligare förslår jag att gatuhöjden, i hörnet där Sofiehemsvägen och Gluntens väg möts, höjs en decimeter.

- b) Det är inte försvarbart att fyra parkeringsplatser redovisas med backning ut mot Gluntens väg, bl a mot bakgrund av att den nu kommer att trafikeras av bussar.

KOMMENTAR: Jag föreslår att illustrationen ändras så att parkeringsplatser med direkt utbackning på Gluntens väg inte redovisas. Eftersom detta innebär att befintliga parkeringsplatser påverkas, har kontakter tagits så att ändringarna blir inordnade i genomförandet i enlighet med illustrationen.

- c) Parkeringsplatsens anslutning mot nya gatan ligger för nära korsningen med Köksvägen. Den bör flyttas minst 10 meter västerut.

KOMMENTAR: Jag föreslår att parkeringslösningen i denna del ändras så att trafiknämndens synpunkter tillgodoses. Som en följd av detta måste planområdet utvidgas en aning mot väster, vilket berör mark som ägs av landstinget.

- d) De båda busshållplatserna på Köksvägen bör förskjutas så att de inte ligger i gatukorsningar.

KOMMENTAR: Under fortsatta diskussioner med gatukontoret och stadsbyggnadskontoret har det framkommit att den västra busshållplatsen kan ligga kvar. Den östra busshållplatsen utgår ur planen. Avsikten är att det istället skall finnas en hållplats strax norr om planområdet.

- e) Transformatorstationen vid Köksvägen bör flyttas till ett läge där den ej skymmer sikten ur trafiksäkerhetssynpunkt.

KOMMENTAR: Endast mycket begränsad trafik har utfart intill transformatorstationen. Denna trafik skall också stanna till innan den kör ut på vägen. Jag föreslår dock att byggnadsförbudsmarken mellan transformatorstationen och vägen utökas en aning i siktbefrämjande syfte.

I övrigt nämner trafiknämnden att man vid detaljprojekteringen av butik och kiosk bör se till att entréplanen framför respektive entré ej inkräktar på cykelstråkets yta samt att vissa parkeringsplatser har otillräcklig manöveryta för in- och utkörning.

KOMMENTAR: Jag föreslår att det lilla torg som har planerats i anslutning till butikens entré utökas genom att byggrätten skjuts mot norr. Illustrationen av en del parkeringsplatser ändras. Med hänsyn till busstrafiken markeras utfartsförbud på vissa sträckor av Gluntens väg.

4. Televerket har i yttrande 1990-11-14 ingen erinran. Televerket har därefter varit i kontakt med kommunen och meddelat att de önskar få uppföra en liten byggnad för en koncentratorstation inom det sydvästra parkeringsområdet i kv Lustgård.

KOMMENTAR: Byggnaden bör kunna uppföras inom ramen för den i planen markerade byggrätten för uthus. Jag föreslår att denna avsikt förs in i planbeskrivning och genomförandebeskrivning samt att ett tänkbart läge markeras på illustrationsplanen.

5. Kommunstyrelsens planeringsutskott har vid sammanträde 1990-11-14 ingen erinran.

6. Umeå energi AB framför i yttrande 1990-11-16 att ett u-område bör föras in i norra delen av kv Dalen för det kabelförband som kommer att flyttas dit. De förutsätter att u-området vid södra sidan om kv Dalen kan disponeras på sådant sätt att även fjärrvärmeledningar såväl temporärt som permanent kan förläggas dit. Det framför att projektet kommer att belastas med kostnader för omläggningar av elkablar och fjärrvärmerör.

KOMMENTAR: Ett u-område läggs in på plankartan. Det justeras en aning, i förhållande till det Umeå energi AB angivit. U-området vid södra sidan av kv Dalen är avsett att kunna rymma även fjärrvärmerören. Kostnaderna för omläggningar av ledningar regleras i avtal.

7. Vägverket ställer sig tveksamt till att tunneln har förlängts 35 meter mot väster, eftersom förlängningen kan försvåra eller omöjliggöra en eventuell framtida planskildhet för knutpunkten E 79/Ålidbacken.

KOMMENTAR: En studie har gjorts av vad som erfordras av tunneln för att planskildheten skall kunna byggas. Gatukontoret har utifrån dessa krav begärt att tunneltaketets högsta tillåtna nivå längst i väster skall höjas. Jag har föreslagit att höjden ändras enligt gatukontorets önskemål, se nedan.

8. Gatukontoret har i yttrande 1991-11-30 noterat följande:

- a) Höjden på tunneltaket bör ändras till + 18,8 meter för att säkerställa en planskildhet med väg E 79.

KOMMENTAR: Ändringen görs enligt önskemålet.

- b) Tunneln bör avslutas vinkelrätt även i östra delen.

KOMMENTAR: Ändringen görs enligt önskemålet. Som följd av ändringen måste en gatuhöjdangivelse flyttas en aning mot öster.

- c) Gc-vägen söder om vårdskolan bör utgå ut planen, eftersom den har förhandlats bort.

KOMMENTAR: Gc-vägen tas bort ur planen. Förbindelse från områden längre österut avses kunna ordnas i ett nordligare läge.

- d) Behovet av att ange höjder på gc-vägar ifrågasätts i detta skede, då någon detaljprojektering inte finns.

KOMMENTAR: Höjdangivelserna på gc-vägar föreslås tas bort. I samband med det fortsatta arbetet med projekteringen skall det bevakas att lutningarna inte blir olämpligt branta.

- e) Vissa justeringar av gatuhöjder föreslås.

KOMMENTAR: Justeringarna görs enligt önskemålen.

I övrigt framförs att exploitören uppmanas att i ett tidigt skede ta kontakt med gatukontorets renhållningsavdelning för att få till stånd en ekonomisk och rationell sophantering. Gatukontoret hänvisar också till de synpunkter som trafiknämnden har framfört och som jag redogjort för ovan med anledning av det yttrandet.

9. Hyresgästföreningen har i yttrande 1990-11-30 inget att tillägga utöver tidigare insänt remissvar.

KOMMENTAR: Remissvaret och synpunkter kring det har inarbetats i samrådsredogörelsen.

10. Gunnar Boström, Sofiehemsvägen 32, framför i yttrande 1990-11-30 farhågor att det blir besvärande trafikförhållanden på Hyvlargränd. Främst är han orolig för förhållandena vid korsningen mellan Hyvlargränd och Sofiehemsvägen. Han önskar att det ordnas en avfart från Ålidbacken in på Sofiehemsvägen.

KOMMENTAR: Frågorna väcktes även under samrådet och de har kommenterats i samrådsredogörelsen. Den önskade avfarten har utretts under arbetet och befunnits vara tekniskt svår att utföra och även trafiktekniskt tveksam vad gäller funktioner. Under arbetet har vi också gjort bedömningar av hur trafikmönstren blir inom Sofiehem efter ombyggnaden och inte funnit anledning att befara att det blir besvärande trafikmängder på Hyvlargränd, som numera också är permanent avstängd längre upp i området, framför den nybyggda barnstugan.

11. Länstyrelsen framför i yttrande 1990-12-03 att då kostnaderna för planförslagets genomförande inte redovisats i planmaterialet, har synpunkter på de ekonomiska konsekvenserna inte kunnat lämnats av berörda. Ekonomisk analys av alternativa trafiklösningar har inte presenterats i ärendet. Det är av stor betydelse för bedömningen av planförslagets relevans, att vid antagandet ha en uppfattning om de ekonomiska konsekvenserna som följer av planens genomförande. Det vore därför rimligt att ärendet före antagandet kompletteras med någon form av redovisning och att även alternativa mindre kostnadskrävande lösningar redovisas och vägs mot det nu lagda förslaget.

KOMMENTAR: Planen redogör för det utredningsarbete som föregått planen vad gäller olika trafikalternativ. Kostnadsaspekterna har hela tiden funnits med i diskussionerna om alternativ. Jämförande sifferuppgifter finns tillgängliga för den som vill ta del av dem. Utredningsarbetet kring detta överdäckningsalternativ har varit omfattande, vilket också innefattar kostnaderna. När kommunen tar ställning till antagandet av planen, kommer man samtidigt ta ställning till exploateringsavtal och därmed också till kostnader och kostnadsfördelning. Genomförandebeskrivningen hänvisar till detta exploateringsavtal.

12. KK-Dalen-Gjuteriets styrelse förordar i yttrande 1990-12-03 ett alternativ med avstängning av Ålidbacken och byggnation i kvarteret utan tunnelbygge. Om tunnelbygget blir en realitet, vill de påpeka att de är nöjda med de ändringar av byggnader, gators sträckning samt bussförbindelse som nu redovisas. De kan dock inte acceptera att så stor del av de grönområden som finns och tillskapas kommer att upptas av parkeringsplatser. De anser att i dagens läge kan inte bostadsområden planeras efter samma mönster som tidigare, där bilen som transportmedel är det som får styra områdets utformning. De vill också påpeka att de inte kan acceptera att Stiftelsen Bostaden går in med pengar i tunnelbygget, utan vill att den finansieras med skattemedel.

KOMMENTAR: En avstängning av Ålidbacken är inte lämplig, främst med hänsyn till de problem med trafik genom lasarettsområde och universitetsområde från bl a Ålidhem som detta skulle medföra.

Efter utställning har det aktualiserats att parkeringsnormen för planområdet skall minskas på samma sätt som gjordes för Ålidhöjden - till nio parkeringsplatser/1000 kvm våningsyta. Skälen är här desamma. Området ligger nära universitet och lasarett där många arbetar och studerar. Det är väl försörjt med kollektivtrafik och rymmer många studentlägenheter. Genom denna normändring kan vi minska antalet parkeringsplatser på illustrationsplanen till förmån för grönytorna.

Kostnaderna kommer att fördelas med hänsyn till den nytta tunneln medför ur olika aspekter. Det har bedömts vara rimligt att en del av kostnaden belastar Stiftelsen Bostaden.

13. Socialtjänsten framför i yttrande 1990-12-03 att de ser positivt på tillskottet av lägenheter och den stora förbättring av den befintliga boendemiljön som förslaget innebär. I synnerhet förbättras förhållandena för gång- och cykeltrafikanterna. De är också positiva till den flexibilitet, vad gäller barnomsorgslokaler, som planen medger. Socialtjänsten delar dock den påtalade oron över hur trafiken på Gluntens väg kommer att förändras. En ökad trafikmängd måste föranleda åtgärder, så att inte dagens trafikproblem i Ålidbacken överförs till de boende vid Gluntens väg. Socialtjänsten anser att illustrationen visar alltför få och för små lektytor vid de planerade bostadshusen. Med hänsyn till PBL ska självfallet friytor prioriteras framför parkeringsplatser.

KOMMENTAR: Enligt de bedömningar vi gjort ökar trafiken på Gluntens väg en aning, med trafik som idag fortsätter Sofiehemsvägen ut till Ålidbacken. Vi tror att trafiken också kommer att fördelas på andra vägar, vilket gör att trafikökningen beräknas bli begränsad. Skulle det ändå uppstå problem, kan åtgärder vidtas för att ytterligare motverka eller förhindra genomfart, i enlighet med planbeskrivningens redogörelse. En minskning av parkeringsnormen har föreslagits, som möjliggör att skapa mer friytor. Dessa kan rymma fler lekutrymmen än vad som redovisats på illustrationen. Med tanke på att området bl a ska rymma studentbostäder och lägenheter för äldre, som vill lämna villan eller radhuset när barnen flyttat, har vi bedömt det vara tillräckligt med de lekutrymmen som illustrerats.

14. Ulf och Inga-May Bäcklund, Ålidbacken 2 A, framför i yttrande 1990-12-03 att förslaget på det stora hela är bra. De har i övrigt följande synpunkter:

- a) En förlängning av tunneln västerut vore önskvärd. Planering av en planskild korsning med Holmsundsvägen är naturligtvis inget som de boende ser fram emot.

KOMMENTAR: Överdäckningen har förlängts inför den andra utställningen så långt som vi ansett vara utseendemässigt (med hänsyn till nivåer) och kostnadsmässigt rimligt. Jag håller med om att en planskild korsning över Holmsundsvägen vore olycklig, med hänsyn till utseende och andra miljöaspekter. Planen har dock utformats för att ha kvar denna planeringsmöjlighet, vilket är ytterligare ett skäl till att överdäckningen inte kan förlängas ytterligare.

- b) De föreslår att den tidigare planerade aktiva avgasevakueringen behålles i planeringen.

KOMMENTAR: Tidigare i planeringen avsågs att förberedande åtgärder för aktiv avgasevakivering skulle utföras när överdäckningen byggs, även om man bedömde att en sådan inte behövs. Av den utförda avgasutredningen framstod det dock så osannolikt att en anläggning för evakuering skulle erfordras och komma till utförande, att kostnaderna för förberedelserna inte var försvarbara.

- c) En betydande del av bullret härstammar idag från Holmsundsvägen. En ökande trafik där och i Ålidbackskorsningen medför att det är ytterst väsentligt att ombyggnaderna av Holmsundsvägen utformas för maximal bullerdämpning.

KOMMENTAR: Familjen Bäcklund har en gavellägenhet i riktning mot Holmsundsvägen. Lägenheterna i denna gavel har en del fönster mot Holmsundsvägen. På grund av nivåförhållandena är det svårt att med en skärm vid vägen motverka bullerökningen genom dessa fönster. Om det med ökande trafik på Holmsundsvägen uppkommer olämpligt höga bullernivåer i dessa gavellägenheter, kan väghållaren behöva åtgärda fönstren så att de ger bättre dämpning. Det är inte många fönster i gaveln och därför är kostnaden för en sådan åtgärd mycket liten i det totala sammanhanget. Holmsundsvägen - och planerade åtgärder på den - ingår emellertid inte i denna detaljplan.

- d) Det föregående förslagets parkyta vid tunnelns västra mynning har bytts mot parkering. Parkytan bör få vara kvar, eftersom utsikten över älven och staden är imponerande härifrån.

KOMMENTAR: Den föreslagna minskningen av parkeringsnormen ger nya möjligheter att ha kvar en parkyta längst ner på tunneltaket. Illustrationen föreslås bli ändrad genom att parkeringsplatsen där minskas och ändras, så att det kan bildas en friyta för vistelse längst västerut på tunneln.

15. Banverket har 1990-12-04 ingen erinran.

16. Umeå Lokaltrafik AB framför i yttrande 1990-12-04 att lutningen på Gluntens väg vid Sofiehemsvägen är besvärande. Sofiehemsvägen bör höjas en till två meter. De framför också att ett hållplatsläge bör anordnas i närheten av det nya läget för pizzeria och butik.

KOMMENTAR: Vi föreslår en mindre gatuhöjdändring med en decimeter. Mer går det inte att höja korsningen, med hänsyn till omgivningen. Slutningen kan i övrigt spridas ut på en längre sträcka. Angivelsen av busshållplatser på illustrationsplanen föreslås utgå, då deras lägen bör bli föremål för ytterligare överväganden. Vi föreslår att planbeskrivningen redogör för några alternativa möjligheter.

17. Landstinget framför i yttrande 1990-12-04 oro för att tunneln skall medföra ökade problem p g a avgaser vid vårdskolans luftintag. De önskar att detaljplanen villkorar om åtgärder som inte försämrar luftkvalitén i och kring skolan. Skyddskommittén vid vårdskolan/vårdhögskolan har begärt att luftsammansättningen i skolans omgivning blir föremål för omfattande mätningar före tunnelbygget, så att förändringar kan speglas.

KOMMENTAR: På grund av den kolveffekt som trafiken ger, kommer avgaserna ut i den bortre väghalvan. Denna har flyttats från och ner, i förhållande till den nuvarande gatan. Eftersom tunnelmynningen ligger öppen, kommer avgaserna att spridas snabbt. Några ökande problem för vårdskolan har det inte bedömts bli. I planbeskrivningen bör dock infogas att avgassituationen och dess utveckling vid vårdskolan skall speglas och följas upp. Om problem uppstår kan förbättringar åstadkommas, t ex genom att friskluftsintaget flyttas längre från gatan.

18. Sofiehems Socialdemokratiska Kvinnoklubb framför i yttrande 1990-12-04 oro för en trafikökning på Hyvlargränd. De kräver garantier för att Hyvlargränd får en permanent avstängning.

KOMMENTAR: Hyvlargränd är numera permanent avstängd på sträckan framför barnstugan. När denna planerades, väcktes frågan om öppning av Hyvlargränd på sträckan

mellan Sofiehemsvägen och Trollskogsvägen, som är avstängd genom trafiknämndsbeslut. Frågan lämnades med konstaterandet att det inte var lämpligt att öppna sträckan för trafik innan valet av trafiklösning i Ålidbacken var gjort och den även blivit utförd så att man kunde se effekterna av den. Vidare sades att en öppning endast kunde komma ifråga om trafiken på sträckan blev liten, vilket torde innebära en trafikmängd som inte är mycket större än den som idag smiter igenom. Tills vidare består alltså trafiknämndens avstängning. Eventuell öppning kan inte bli aktuell på många år. Frågan kommer i så fall att bli föremål för utredning och avgöras i annat sammanhang än detta, där även de boendes synpunkter tas med i bilden. För övrigt bör påpekas att begränsningar av trafiken på Gluntens väg inte kan tillåtas medföra en öppning med ökande trafik på Hyvlargränd ovanför Sofiehemsvägen.

19. Miljö- och Hälsoskyddsnämnden har behandlat ärendet vid sammanträde 1990-12-13 och framför att planen bedöms medföra förbättringar när det gäller störningar från biltrafik i Ålidbacken. Lösningen med tunnel innebär dock vissa problem beträffande bilavgaserna. Avgasutredningen visar på i huvudsak tillfredsställande förhållanden i och omkring tunneln. Under vissa förhållanden bedöms dock gällande riktvärden för koloxid kunna överskridas vid och i närheten av övre tunnelmynningen. Med hänsyn till att vårdskolan har friskluftsintag i närheten, är det viktigt att klarlägga om dessa från teknisk och ekonomisk synpunkt kan flyttas eller om problemen kan lösas med installation av fläktar.

KOMMENTAR: I enlighet med vad jag anfört med anledning av landstingets yttrande ovan (punkt 17), föreslår jag att planbeskrivningen skall ange att utvecklingen av avgassituationen skall följas. Om det visar sig att avgasnivåerna ökar på ett oacceptabelt sätt, torde den lämpligaste åtgärden i första hand vara att flytta det friskluftsintag som ligger närmast tunnelmynningen.

Sammanfattningsvis föreslås ändringar av gatuhöjder samt ändringar av bl a parkeringar med hänsyn till trafiksäkerhetsaspekter. Den minskning av parkeringsnormen som föreslås, innebär dessutom att miljön i en del avsnitt blir bättre. Jag föreslår att det - utöver de i redogörelsen ovan anförda ändringarna - görs revideringar i genomförandebeskrivningen, med hänsyn till att ansvarsfördelningen mellan NCC, Stiftelsen Bostaden och kommunen blivit mer klarlagd.

Umeå 1991-03-06
FFNS VÄSTERBOTTEN AB

Bo Björkman
Bo Björkman
Arkitekt SAR

Ärende		Ink datum	Dnr (FRM)
Ålidbacksområdet		1991-08-26	91/44
		Tidigaste reg datum	Aktbeteckning (FRM)
Registerområde, kommun		Antal handl	Antal kartor
Järfälla		1	1
Akt utgallrad datum		LSt dnr	Reg datum/annat avsl datum
		2003-0901/91	1991-12-17
HANDLÄGGNING		Datum	Datum
<input checked="" type="checkbox"/> Infört på registerkarta <input type="checkbox"/> Mellanlagrat <input type="checkbox"/> Granskat utan anm		<input checked="" type="checkbox"/> Godkänt <input checked="" type="checkbox"/> Slutfört <input checked="" type="checkbox"/> Akt till arkiv	
INFORMATION		<input checked="" type="checkbox"/> Nyregistrering <input type="checkbox"/> Ändring <input type="checkbox"/> Avregistrering	
Planförkortning	Status	Plannamn/Text	
DF	E	Ålidbacksområdet	
Registerkarta			
447, 448			
Gäller t o m			Arkivplats
Tilläggsinformation			
Genomförandetid		Börjar	Börjar
		1991-05-22	
		Utgår	Utgår
		1997-12-31	
Berör			
Till: Ålidbackens 1-12, Karlsborg 1-2, Lustgård 1-2, Sjöfältens 3:1, 3:6, 4:1, 4:2, 3:7, 3:8, 2:1, 2:2, 5:1			
Ålmeå 3:1			
(Dalen 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10)			
Ötorpet 1, 2, 3			
Gjuteriet 11			
Bort:			
Berörda Fp/Dp			
spl 258, 307			
fp Dalen, Karlsborg, Lustgård, Ötorpet, Gjuteriet			
Anmärkningar			

